Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/4703

22. 05. 96

Antrag

der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Sozial- und umweltverträgliche Mobilität – eine Gestaltungsaufgabe für die Zukunft

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Am 16. Juni 1996 veranstaltet ein breites Bündnis von Naturschutzverbänden, gewerkschaftlichen und kirchlichen Gruppen den Aktionstag „Mobil ohne Auto". Der Deutsche Bundestag begrüßt diese Aktion und fordert alle Bürgerinnen und Bürger zur Beteiligung auf. Er sieht in der Aktion den Ausdruck eines weit verbreiteten politischen Willens, in der Verkehrspolitik neue Wege zu gehen. Er begreift sie als Handlungsauftrag, für die Zukunft die Weichen in Richtung einer sozial- und umweltverträglichen Mobilität zu stellen.

Mobilität ist ein Bedürfnis des Menschen sowie ein wichtiger Standort- und Wirtschaftsfaktor. Eine vorsorgende Mobilitätspolitik muß sicherstellen, daß diese in Formen abgewickelt werden kann, die sowohl aus ökologischer, ökonomischer als auch aus sozialer Sicht akzeptabel sind. Diesen Aufgaben ist die Politik der Vergangenheit nicht gerecht geworden, da seit nunmehr 50 Jahren die finanziellen und personellen Ressourcen des Regierungs- und Verwaltungshandelns fast ausschließlich auf die Förderung des Systems Pkw/Lkw/Straße und die Bewältigung steigender Pkw-/Lkw-Verkehrsmengen konzentriert werden.

A.

1. Nicht die Mobilität, sondern der Verkehr wächst

   Die Verkehrspolitik der Vergangenheit hat nur weiteren Steigerungen des Pkw- und Lkw-Verkehrs Vorschub geleistet. Der massive Ausbau des Straßennetzes hat neuen Verkehr induziert und – verbunden mit wachsenden Geschwindigkeiten – eine Auseinanderentwicklung der früher räumlich eng verbundenen Standorte für Wohnen, Arbeit, Erholung und Versorgung bewirkt.

   Niedrige Transportkosten, steigende Nachfrage nach Wohn- und Gewerbeflächen, steigende Mieten und wirtschaftliche Monostrukturierung in den Ballungszentren, das Leitbild vom „Wohnen im Grünen", eine falsche Raumordnungs-, Finanz- und Förderpolitik führten zusammen mit wachsenden Einkommen, wachsender Spezialisierung und Arbeitsteilung, der

Konzentration von Produktions-, Verwaltungs- und Bildungseinrichtungen zu einer Entwicklung, in welcher sich die Prozesse Verkehrszunahme – Straßenbau – Inkaufnahme längerer Wege – räumliches Auseinanderfallen der Bezugspunkte – Zersiedlung der Landschaft – Verkehrszunahme usw. gegenseitig bedingten und verstärkten. Auch die räumlichen Bezugspunkte von informeller und reproduktiver Arbeit fallen immer mehr auseinander, was zu weiterer Zwangsmobilität führt. Vor allem Frauen sind von dieser Entwicklung betroffen.

Das Wachstum von Entfernungen, Geschwindigkeiten und des Verkehrs bedeutet keinen Zugewinn an Mobilität. Denn nach wie vor verbringen die Menschen ein relativ festes Zeitbudget im Verkehr. Die Wegstrecken sind von ca. 2 500 km pro Person und Jahr im Jahre 1950 bis heute auf den mehr als fünffachen Wert gestiegen. Diesem Zuwachs steht kein beziehbarer volkswirtschaftlicher und sozialer Nutzen gegenüber.

Die Gesellschaft, die Verkehrswissenschaft und große Teile der Politik begreifen bisher die wachsenden Verkehrsmengen als Zeichen der Dynamik und der Weiterentwicklung. In Wirklichkeit aber hat der Verkehr dienende Funktion. Die hohen Verkehrsmengen sind eher als volkswirtschaftlicher Aufwand, als Kostenfaktor und Belastung zu bewerten.

Der Deutsche Bundestag begreift die bisherige Entwicklung als gefährliche Fehlentwicklung. Sie hat ein ökonomisch und ökologisch ineffizientes Verkehrssystem hervorgebracht, welches immer größere, untragbare ökologische Risiken aufwirft und von zunehmenden Steuerungsproblemen gekennzeichnet ist, welche mit technischen Mitteln nicht zu bewältigen sind.

2. Mobilitätseinschränkungen durch Autoverkehr: Kinder als Beispiel

Wie sehr der Autoverkehr die Mobilität einzelner Gruppen einschränkt, zeigt sich besonders eindrucksvoll am Beispiel von Kindern, der mobilsten Bevölkerungsgruppe. Sie brauchen die Straße als Spiel- und Begegnungsstätte, zum Ausprobieren motorischer Möglichkeiten und zur Aneignung sozialer Kompetenz. Die kindlichen Begegnungsräume wurden jedoch in den letzten Jahrzehnten rücksichtslos und radikal dem Pkw-Verkehr geopfert. Kinder wurden systematisch aus dem Straßenraum verdrängt. Von 1975 bis heute hat sich der Anteil der Sechsjährigen, die wegen der Verkehrsgefahren auf dem Schulweg begleitet werden müssen, mehr als verdreifacht. Reizüberflutung auf der einen Seite, Bewegungsarmut auf der anderen kennzeichnen die Lebenssituation vieler Kinder.

Wie wichtig für Kinder die Freiraumnutzung ist, zeigen empirische Untersuchungen in Wohnstraßen und autofreien Wohngebieten. Kinder gehen dort im Schnitt zwei bis drei Jahre früher selbständig nach draußen. Es bilden sich Treffpunkte heraus. Kinder entfalten einen großen Aktionsradius und bevorzugen zum Spielen den öffentlichen Raum.

Der Deutsche Bundestag vertritt die Auffassung, daß sich Kinderfreundlichkeit einer Gesellschaft auch daran messen lassen

muß, ob sie die den Mobilitätsbedürfnissen von Kindern genügend Entfaltungsmöglichkeiten verschafft. Die kindliche Ausgrenzung aus dem Straßenraum darf nicht länger als Normalfall, an den sich Kinder anzupassen haben, begriffen werden. Um hier gegenzusteuern, sind nicht nur generelle Tempolimits sowie Erweiterung der kommunalen Handlungsmöglichkeiten zur Durchsetzung von Verkehrsberuhigung und zur Einrichtung von Spielstraßen notwendig, sondern auch eine Abkehr vom traditionellen Bild der Verkehrserziehung. Statt dessen brauchen wir eine Mobilitätserziehung, die entwicklungs- und altersspezifische Wahrnehmungs- und Handlungsmöglichkeiten von Kindern zum Ausgangspunkt der Überlegungen macht.

3. Mobilität muß für alle sozialen Gruppen möglich sein

Auch andere Gruppen müssen Einschränkungen ihrer Mobilität hinnehmen: Menschen, die aus Alters- oder finanziellen Gründen ohne Auto leben müssen, Behinderte und nicht zuletzt Menschen, die aus freiem Entschluß ohne Auto leben wollen. Sie alle können nicht auf ein entwickeltes Verkehrs-Dienstleistungssystem zurückgreifen. Radfahrerinnen und Radfahrer finden fast überall nur ein stückhaftes Radwegenetz vor, durch dessen Auslegung in den meisten Fällen Konflikte mit Fußgängern provoziert werden. Zusammen mit diesen müssen sie lange Wartezeiten vor Ampeln und bei großen Verkehrsstraßen große Umwege in Kauf nehmen, was ihre Wege künstlich verlängert. Die normalsten und naheliegendsten Bewegungsarten des Menschen spielten in der Verkehrsplanung lange Zeit kaum eine Rolle und wurden von der Statistik völlig ignoriert.

4. Verkehrsopfer dürfen nicht länger hingenommen werden

Auch die zahlreichen Verkehrsopfer zeigen die Fehlentwicklungen unseres Verkehrssystems auf. 1994 wurden 9 814 Personen im Verkehr getötet und über 126 000 schwer verletzt. Dies bedeutet pro Tag ca. 30 Tote und ca. 300 Schwerverletzte. Seit 1950 sind über 500 000 Tote im Straßenverkehr zu beklagen. Die Zahl der Getöteten ist zwar rückläufig (–1,9 % im Vergleich zu 1993/94), allerdings steigt die Anzahl der Schwerverletzten (+0,6 %) und Leichtverletzten (+2,5 %). Die verbesserte Unfallmedizin rettet zwar viele Leben, kann aber lebenslange Schäden und Behinderungen der Verkehrsopfer oft nicht verhindern. Über 20 000 Menschen bleiben infolge von Verkehrsunfällen schwerbehindert.

5. Umweltfolgen des Verkehrs werden immer dramatischer

Die Umweltfolgen des heutigen Mobilitätssystems sind Gesundheitsschäden durch Kohlenmonoxid, Stickoxide, Benzol, Ruß, Kohlenwasserstoffe und weiträumige Ozonbelastungen, zunehmende Waldschäden u. a. durch Ozon und sauren Regen, globale Klimaveränderung infolge der Emission von „Treibhausgasen" (vor allem CO_2). In seinem neuesten Gutachten fordert der Sachverständigenrat für Umweltfragen eine drastische Reduzierung der verkehrsbedingten Emissionen. Auch die Kritik am Luftverkehr nimmt hörbar zu: In einem Gut-

achten des Umweltbundesamtes wird der Luftverkehr unter den Verkehrsträgern als der größte Klimakiller bezeichnet. Durch den in Deutschland verursachten Luftverkehr werden 19 Mio. t des Klimagiftes CO_2 emittiert. Das sind 10 % des gesamten deutschen verkehrsbedingten CO_2-Ausstoßes.

6. Energiebilanz des Verkehrssektors belegt ökologische und ökonomische Ineffizienz

Automobile sind nur 4 % ihrer Lebenszeit in Gebrauch. Kein Unternehmen könnte sich eine derartig schlechte Maschinenauslastung leisten. Die Wirkungsgrade der meisten Fahrzeugmotoren liegen nur bei 25 %, wobei zum Transport von durchschnittlich eineinhalb Personen (120 kg) ein Fahrzeug mit einem Gewicht von ca. 1 t eingesetzt wird. Dies führt im Ergebnis zu einer hohen energetischen Ineffizienz: Alle Kraftfahrzeuge in Deutschland verbrauchen zusammen pro Jahr ca. 71,5 Mrd. l Mineralöl. Dies ist mehr als der gesamte Mineralölbedarf Afrikas und entspricht einem Pro-Kopf-Mineralölverbrauch von 2,4 l pro Tag nur für Pkw-Fahrtzwecke (alle Einwohnerinnen und Einwohner eingerechnet!). Vor dem Hintergrund einer wachsenden Weltbevölkerung sowie von Entwicklungsfortschritten in der Dritten Welt wird anhand dieser Zahlen schnell klar, daß dieses Mißverhältnis nicht aufrechterhalten werden kann, wenn wir den Menschen in anderen Teilen der Erde ernsthafte Entwicklungschancen einräumen wollen.

7. Fahrzeugspezifische Verbrauchs- und Emissionsreduktionen allein sind keine Lösung

Der Deutsche Bundestag sieht in der Strategie, die Emissionen einzelner Fahrzeuge zu begrenzen bzw. ihre Wirkungsgrade zu verbessern, einen unzureichenden Ansatz, die ökonomischen und ökologischen Probleme des Verkehrssektors zu lösen. Die jüngsten Beschlüsse der Bundesregierung zur Einführung einer an der Euro III-Norm orientierten Kfz-Steuer werden zwar bei einzelnen Fahrzeugen Verbesserungen bringen, doch sind bereits seit Ende der siebziger Jahre spezifische Verbrauchsreduzierungen bei einzelnen Kfz-Typen und spezifische Emissionsreduktionen zu beobachten, ohne daß sich die Umweltbelastungen spürbar verringern. Alle Fortschritte der Vergangenheit wurden durch die steigenden Verkehrsleistungen, längere Fahrtstrecken, den Trend zu immer schnelleren und größeren Fahrzeugen, immer höhere Geschwindigkeiten, sinkende Auslastungsgrade der Fahrzeuge und Zuwächse beim Straßengüterverkehr mehr als aufgehoben.

Dieser Trend wird sich durch das Zusammenwachsen der EU, die Öffnung Osteuropas, die Globalisierung der Wirtschaft sowie die Zunahme des Lkw-Verkehrs verschärfen, wenn nicht politisch gegengesteuert wird. Auch die Belastungen durch den Flugverkehr werden weiter zunehmen.

Alle spezifischen Emissionsreduktionen können darüber hinaus die Freisetzung des klimaschädlichen Gases CO_2 nicht ver-

hindern. Um dies zu erreichen, hilft nur eine deutliche Absenkung der Pkw-/Lkw-Fahrtkilometer sowie der Flugkilometer.

8. Flächenverbrauch durch Verkehr

Zu den Umweltfolgen des Verkehrs zählt auch der enorme Flächenverbrauch durch Straßen, Park- und Abstellplätze. Die Verkehrs- und Siedlungsfläche nimmt inzwischen über 13 % der Oberfläche Deutschlands ein. Seit 1950 hat sich die Gesamtfläche aller Straßen verdoppelt. Die versiegelten Flächen und Nebenflächen für den motorisierten Individualverkehr sind größer als die durch Gebäude versiegelten Flächen. Der Pkw-/Lkw-Verkehr ist im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern durch einen hohen spezifischen Flächenbedarf (Flächenbedarf in bezug zur Verkehrsleistung) gekennzeichnet. Er trägt nicht nur durch den Bau der Straßen zum wachsenden Flächenverbrauch bei, sondern ermöglicht durch die Erschließung der Flächen auch die Nutzung peripherer, nichtintegrierter Standorte, was weiteren Flächenverbrauch bedeutet. Hinzu kommt der bisher nur rudimentär erforschte „indirekte Flächenverbrauch": die Zerschneidung, Verlärmung und Entwertung zahlreicher Wohngebiete, Frei- und Erholungsräume.

9. Spielräume der öffentlichen Haushalte sind erschöpft

Auch aus haushalts- und finanzpolitischen Gründen ist das bisherige Mobilitätssystem nicht aufrechtzuerhalten. Während die Haushaltsdefizite steigen und durch unverantwortliche Einschnitte in das soziale Netz aufgefangen werden sollen, fließen nach wie vor übermäßig viele finanzielle und personelle Ressourcen in den Ausbau von Straßen. Der derzeitige Bundesverkehrswegeplan sieht bis 2010 einen finanziellen Aufwand von ca. 500 Mrd. DM für neue Verkehrswege vor, davon über 190 Mrd. DM für neue Straßen. Mittel in ungefähr gleicher Höhe sind zwar für die Bahn vorgesehen, fließen jedoch bisher nur zögernd ab, und auch dann vorwiegend in technisch veraltete, baulich viel zu aufwendige und überteuerte Hochgeschwindigkeitsstrecken und Prestigeobjekte wie Transrapid.

Der Deutsche Bundestag nimmt mit großer Sorge zur Kenntnis, daß nach neuesten Expertisen des Bundesministeriums für Verkehr in Zukunft allein vom Bund 2,5 Mrd. DM pro Jahr ausschließlich für den Erhalt des Straßennetzes zur Verfügung gestellt werden müssen.

Zusätzlich zu den hohen Belastungen durch Neubau und Erhalt der autospezifischen Infrastruktur kommen noch die hohen externen Kosten des Verkehrs, die je nach Rechenansatz auf 200 bis 300 Mrd. DM pro Jahr geschätzt werden. Außerdem fließen in den Verkehrssektor zahlreiche Subventionen und Schattensubventionen, denn auch die Kosten für Pkw-bezogene Verwaltungs- und Forschungsleistungen sowie ein Großteil der Kosten für die Finanzierung von Park- und Abstellflächen müssen von der Gesamtheit der Steuerzahlerinnen und Steuerzahler getragen werden.

Der Deutsche Bundestag stellt daher fest: Jede Politik, die auf Ausbau des bisherigen Verkehrssystems setzt, ist nicht finanzierbar. Sie führt nicht nur in ein finanzpolitisches Debakel, sondern gefährdet zugleich die Erfüllung elementarer Mobilitätsbedürfnisse.

10. Der Umbau des Verkehrssystems ist unvermeidlich

Sowohl aus ökonomischer als auch ökologischer Sicht ist klar: Ein Umbau des Verkehrssystems ist unvermeidlich. Wird dieser Umbau nicht angepackt, sind bereits mittelfristig im Verkehrssektor durch fortschreitende Rationalisierungen, besonders in der Automobil- und Zulieferindustrie, zahlreiche Arbeitsplätze gefährdet. Je früher Umstellungen kommen, desto eher werden neue Existenzmöglichkeiten geschaffen, desto eher können sich unternehmerische Entscheidungen auf die Einführung neuer Produkte und Verfahren konzentrieren und ihre Angebote sowohl im Produkt- als auch im Dienstleistungsbereich neu entwickeln und diversifizieren. Der Aufbau eines Mobilitätssystems, welches ökonomische mit ökologischer Effizienz verbindet, wird in Zukunft ein wichtiger Standortfaktor werden.

B.

1. Zielvorgaben für ein umwelt- und sozialverträgliches Verkehrssystem

Die globale Verantwortung und Zukunftsfähigkeit unserer Gesellschaft erfordert eine konsequente Umwelt- und Sozialverträglichkeit des Verkehrssystems. Dieses ist nach folgenden Zielvorgaben aufzubauen:

1. Mobilität sichern

   Das Verkehrssystem der Zukunft muß Mobilität sichern und entwickeln. Das heißt: Für alle Gruppen und Menschen ist ein Höchstmaß an spezifischer Beweglichkeit herzustellen, solange die Grundsätze der Umweltverträglichkeit nicht berührt werden und andere in ihren Bedürfnissen nicht eingeschränkt werden. Das Mobilitätssystem soll sowenig wie möglich den Zwängen und der Eigendynamik technischer Systeme unterworfen sein.

2. Ökonomische Effizienz gewährleisten

   Das Verkehrssystem der Zukunft muß finanzierbar sein. Die Ausgaben dürfen nicht externe Belastungen an anderer Stelle induzieren.

3. Ökologische Grenzen beachten

   Das Verkehrssystem der Zukunft muß umweltschonend sein d. h. es muß sich durch niedrige Stoff- und Energieströme, Kreislaufführung aller Wertstoffe und Nutzung regenerativer Stoffe und Energien auszeichnen.

4. Die Urbanität unserer Städte wiederherstellen

Das Verkehrssystem der Zukunft muß einen Beitrag leisten zur Wiedergewinnung von Urbanität und Lebensqualität, vor allem in den Verdichtungsräumen und Städten.

Aus diesen Grundsätzen leiten sich für das heutige Verkehrssystem folgende Maßnahmen ab:

a) Vermeidung und Verminderung von motorisiertem Verkehr

Städtebauliche und raumordnerische Konzepte, die dezentrale Strukturen und eine Nutzungsmischung von Wohnen, Gewerbe und Arbeiten fördern, helfen Wegdistanzen zu verkürzen und Mobilitätszwänge abzubauen. Attraktive Fuß- und Radwegenetze sorgen dafür, daß kürzere Wege leicht zu Fuß oder mit dem Rad bewältigt werden können.

b) Verlagerung auf ressourcenschonende Verkehrsmittel und Optimierung des Verkehrsangebotes

Erreichbare, freundlich gestaltete Haltestellen und Bahnhöfe an Siedlungsschwerpunkten und ein attraktiver, flächendeckender öffentlicher Verkehr, der auch bedarfsorientierte Systeme umfaßt, sorgen dafür, daß sowohl im Nah- als auch im Regional- und Fernverkehr Umsteigen vom Auto auf die Bahn nicht schwerfällt.

c) Weiterentwicklung von Technologien und Organisation

Ergänzend treten lärm- und schadstoffarme Autos mit geringem Gewicht hinzu, die für niedrige Geschwindigkeiten konzipiert sind und deren Stoffstrombilanz ökologisch optimiert ist.

Der Deutsche Bundestag kritisiert, daß sich die Arbeit des verantwortlichen Ministeriums fast ausschließlich auf die Effektivierung und Optimierung des derzeitigen Verkehrssystems konzentriert.

2. Den Umbau des Verkehrssystems offensiv beginnen

Wir leben heute in einer automobilen Kultur, in der alle Lebensbereiche stark vom Auto beeinflußt werden. Viele Menschen sind in ihren realen Lebenssituationen vom Auto abhängig. Es kann aber nicht Aufgabe der Politik sein, diese aus wirtschafts-, finanz-, umwelt- und verkehrspolitischer Sicht gefährliche Abhängigkeit zu verstärken, sondern sie muß energisch gegensteuern. Gleichzeitig muß die Politik endlich realisieren, daß längst nicht alle Menschen ein Auto zur Verfügung haben, andererseits aber auch Nichtautobesitzer die hohen finanziellen und ökologischen Belastungen mittragen müssen.

In der verkehrspolitischen Diskussion zeichnen sich bereits die ersten Konturen eines neuen Mobilitätssystems ab: Notwendig sind die Anlage großzügiger Fußgänger- und Radwegenetze, der Ausbau der Bahn zu einer leistungsfähigen, mit moderner Technik optimierten, auch die Fläche erfassenden Bahn, er-

gänzt durch Bus- und flexible Systeme für die Feinverteilung. Dienstleistungen wie Mobilitätsmanagement und Mobilitätsberatung erleichtern die Wegeplanung. Der verbleibende Individualverkehr kann durch neue Organisationsformen wie Car-sharing-Fahrzeuge sowie den Einsatz energetisch und stofflich optimierter Fahrzeuge bewältigt werden. Die Techniken für den Umbau des Verkehrssystems sind längst verfügbar.

Die Verkehrswende ist jedoch nicht nur technisch zu bewältigen. Bei der Diskussion über „Verkehr" müssen wieder die eigentlichen individuellen und gesellschaftlichen Ziele in den Vordergrund gerückt und – ähnlich wie in der Energiedebatte – mehr Nutzen und mehr Dienstleistung bei weniger Aufwand angestrebt werden.

Der Deutsche Bundestag ist sich darüber hinaus bewußt, daß die verkehrspolitische Diskussion eine Diskussion um Lebensstile und Lebensgestaltung bedeutet. Ein Lebensstil, in welchem lange Flugreisen zu möglichst entfernten Reisezielen für Millionen von Menschen zum Statussymbol werden, wird auf Dauer nicht zu halten sein. Die Zukunftsfrage lautet: Wie erreichen wir unsere Mobilitätsziele mit weniger Streß und Umweltbelastung? Wie können wir den Effizienzbegriff unserer Gesellschaft so definieren, daß überwundene Wege, Tonnen- und Personenkilometer nicht als Wohlstandsindikatoren, sondern als Aufwand in die Gesamtrechnung mit einfließen?

Die Aufgabe des Gesetzgebers wird in der Zukunft darin bestehen, die Rahmenbedingungen des Verkehrs nachhaltig zu ändern, um über den 16. Juni 1996 hinaus eine dauerhafte und realisierbare Emanzipation vom Verkehrsträger Auto zu ermöglichen. Wenn die Politik die Trends im Bewußtsein der Menschen offensiv und konsequent aufgreift und gleichzeitig Alternativen anbietet, besteht eine Chance, daß die Aktionstage am 16. Juni 1996 eine längerfristige gesellschaftliche Wirkung entfalten.

II. Der Deutsche Bundestag fordert daher die Bundesregierung auf, in Zusammenarbeit mit Kommunen und Ländern erste Schritte zur Entwicklung eines sozial- und umweltverträglichen Verkehrsystems zu unternehmen.

Dazu gehören

1. eine schrittweise, kalkulierbare Erhöhung der Mineralölsteuer im Rahmen einer ökologisch- sozialen Steuerreform,
   - Umwandlung der Kilometerpauschale in eine verkehrsmittelunabhängige Entfernungspauschale,
2. eine Struktur- und Raumordnungspolitik mit dem Ziel, die Alltagswege zu verkürzen und regionale Wirtschaftskreisläufe zu stärken,
   - Zurückdrängung des Autoverkehrs aus den Innenstädten, um Menschen, die dort wohnen, arbeiten oder einkaufen, Bewegungsräume, Luft und Ruhezonen zurückzugeben,

- Aufhebung der in den Landesbauordnungen festgelegten Stellplatzpflicht, um verdichtetes, urbanes Leben zu ermöglichen,
- ein Tempolimit auf Autobahnen (100 km/h), Landstraßen (80 km/h) und in geschlossenen Ortschaften (30 km/h),
- für Abgaben auf ruhenden und fließenden Verkehr auf kommunaler Ebene muß ein gesetzlicher Rahmen geschaffen werden,
- Länder und Kommunen müssen zur Aufstellung von Verkehrsminderungs- und Verkehrsbegrenzungsplänen angehalten werden.

3. Eine Stärkung der Schiene beim Personen- und Güterverkehr

Die Schiene muß ihre Stellung als Grundgerüst im Nah-, Regional- und Fernverkehr wiedergewinnen. Daher kann die Verantwortung des Bundes nicht an ein gewinnorientiertes Unternehmen delegiert werden. Für die Infrastrukturverantwortung müssen Wege gefunden werden, den unmittelbaren Einfluß und die Verantwortung des Bundes zu wahren.

Beim Ausbau der Schieneninfrastruktur müssen die vorhandenen Mittel effizient eingesetzt werden. Optimale Vertaktung der Züge ist wichtiger als kleine Fahrzeitgewinne auf einzelnen Strecken. Die Neigezugtechnik ermöglicht hohe Geschwindigkeiten auch bei Strecken, deren Führung an die Landschaft angepaßt ist.

Die Benachteiligung der Schiene beim Güterverkehr muß schnellstmöglich aufgehoben werden. Der schienengebundene Gütertransport wird über Trassenpreise direkt mit den Kosten der Infrastruktur belastet und deswegen gegenüber dem Straßenverkehr, der nur zu einem geringen Teil seine Kosten trägt, benachteiligt. Mittelfristig sorgen höhere steuerliche Belastungen des Straßenverkehrs sowie die Einführung einer kilometerbezogenen Schwerverkehrsabgabe für Kostenwahrheit im Verkehrs- und Transportwesen. Beides ist erforderlich, um mit Wettbewerb und Innovation wieder einen kundennahen Gütertransport über die Schiene zu gewährleisten.

Wie hoch die Verlagerungspotentiale auf den Schienengüterverkehr sind, zeigt eine Studie der HaCon Ingenieursgesellschaft und des Instituts für Verkehrswesen, Eisenbahnbau und Betrieb der Universität Hannover, welche im Auftrag des Deutschen Verkehrsforums und des Umweltbundesamtes erstellt wurde: Danach könnte die Bahn auf neuen großen Verkehrskorridoren in Deutschland 34 % bis 100 % des gesamten Güterverkehrs übernehmen. Aus diesen Erkenntnissen muß die Politik – im Interesse der Umwelt und aller Verkehrsteilnehmer – endlich Konsequenzen ziehen.

4. Gegensteuern beim Flugverkehr

   Der ausufernde, ökologisch besonders bedenkliche Flugverkehr muß vermindert werden. Erste Sofortmaßnahmen sind die Abschaffung der Steuerbefreiung beim Kerosin, eine Erhöhung der Landegebühren sowie ein Verbot von Kurzstreckenflügen bis 700 km.

5. Konzentration der Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten auf die Entwicklung eines zukunftsfähigen Verkehrssystems

   Dringend notwendig sind u. a. Forschungen in folgenden Bereichen:

   - Lärmbekämpfung,
   - Entwicklung leichter und schneller Schienen- und Nahverkehrsfahrzeuge,
   - Entwicklung angepaßter Schiffbautechnologien, um teure und umweltschädigende Neubauten von Wasserstraßen zu vermeiden,
   - Entwicklung von Konzepten der lokalen und regionalen Verkehrsvermeidung,
   - Weiterentwicklung neuer Organisationsformen beim Gebrauch privater Pkws, z. B. Car-sharing,
   - Entwicklung von Beratungs- und Marketingkonzepten für umweltfreundliche Verkehrsträger,
   - Einbeziehung von Frauenbelangen in alle Ebenen der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung.

Bonn, den 21. Mai 1996

Gila Altmann (Aurich)
Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion



Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333